Bureau
d'audiences
publiques sur
l'environnement

Rapport 336

Projet de reconstruction de la route 138 dans le secteur des lacs à Thompson et la Ligne à Franquelin

Rapport d'enquête avec médiation
en environnement

Québec

Bureau
d'audiences
publiques sur
l'environnement

Rapport 336

Projet de reconstruction de la route 138 dans le secteur des lacs à Thompson et la Ligne à Franquelin

Rapport d'enquête avec médiation
en environnement

Juin 2017

Québec

La mission

Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a pour mission d'éclairer la prise de décision gouvernementale dans une perspective de développement durable, lequel englobe les aspects écologique, social et économique. Pour réaliser sa mission, il informe, enquête et consulte la population sur des projets ou des questions relatives à la qualité de l'environnement et fait rapport de ses constatations et de son analyse au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Organisme assujetti à la *Loi sur le développement durable* (RLRQ, c. D-8.1.1), le BAPE prend en compte les seize principes de la Loi dans ses travaux.

Les valeurs et les pouvoirs

Les commissaires sont soumis aux règles du Code de déontologie des membres du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Ils adhèrent aux valeurs de respect, d'impartialité, d'équité et de vigilance énoncées dans la Déclaration de valeurs éthiques du Bureau, lesquelles complètent celles de l'administration publique québécoise. De plus, pour réaliser leur mandat, les commissaires disposent des pouvoirs et de l'immunité des commissaires nommés en vertu de la *Loi sur les commissions d'enquête* (RLRQ, c. C-37).

La documentation relative aux travaux de la commission est disponible au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Jacques-Parizeau, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6
communication@bape.gouv.qc.ca
www.bape.gouv.qc.ca
twitter.com/BAPE_Quebec

Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732

Mots clés : BAPE, médiation, route 138, reconstruction, MTMDET, Franquelin, Manicouagan, lac à Thompson, lac la Ligne.

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2017
ISBN 978-2-550-78804-1 (version imprimée)
ISBN 978-2-550-78805-8 (PDF)

Bureau
d'audiences publiques
sur l'environnement
Québec

Québec, le 29 juin 2017

Monsieur David Heurtel
Ministre du Développement durable, de l'Environnement
et de la Lutte contre les changements climatiques
Édifice Marie-Guyart, 30e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Monsieur le Ministre,

Je vous transmets le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement relativement au projet de reconstruction de la route 138 dans le secteur des lacs à Thompson et la Ligne à Franquelin.

Le mandat d'enquête avec médiation en environnement, qui a débuté le 1er mai 2017, était sous la présidence de M. John Haemmerli. La requérante a retiré sa demande d'audience publique après avoir pris connaissance des engagements du promoteur, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président,

Pierre Baril

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Jacques-Parizeau, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6
Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732
Télécopieur : 418 643-9474
communication@bape.gouv.qc.ca
www.bape.gouv.qc.ca
twitter.com/BAPE_Quebec

Bureau
d'audiences publiques
sur l'environnement
Québec

Québec, le 27 juin 2017

Monsieur Pierre Baril
Président
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Jacques-Parizeau, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Monsieur le Président,

Pour faire suite au mandat que vous m'avez donné, j'ai le plaisir de vous remettre le rapport d'enquête avec médiation en environnement de la commission d'enquête chargée d'examiner le projet de reconstruction de la route 138 dans le secteur des lacs à Thompson et la Ligne à Franquelin.

Les engagements du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports ont conduit au retrait de la demande d'audience publique. La commission remercie les parties à la médiation pour leur collaboration, de même que les organismes publics qui ont répondu aux demandes d'information.

Je tiens également à souligner la contribution du personnel du BAPE affecté à ce dossier et à leur témoigner ma reconnaissance.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président de la commission d'enquête,

John Haemmerli

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Jacques-Parizeau, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6
Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732
Télécopieur : 418 643-9474
communication@bape.gouv.qc.ca
www.bape.gouv.qc.ca
twitter.com/BAPE_Quebec

Table des matières

Introduction 1

Chapitre 1 L'approche de médiation 3

Chapitre 2 Le projet 5

Chapitre 3 Le processus d'enquête et de médiation 9

L'enquête et le consentement à la médiation 9

La rencontre avec le chargé de projet du MDDELCC 9

La rencontre avec la requérante et son consentement 10

La rencontre avec le MTMDET et son consentement 13

La rencontre avec la municipalité et la MRC 14

Les enjeux de la médiation 14

La sablière 14

Les engagements et le retrait de la requête 18

Conclusion 21

Annexe 1 Les renseignements relatifs au mandat 23

Annexe 2 La demande d'audience publique 27

Annexe 3 Les engagements du promoteur 39

Annexe 4 La lettre de retrait de demande d'audience publique 43

Annexe 5 La documentation déposée 47

Annexe 6 Les seize principes du développement durable et leur définition 55

Liste des figures

Figure 1 La localisation du projet 7

Figure 2 La localisation du dépôt de substances minérales de surface 22G05-01 à Franquelin 11

Introduction

Conformément à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, le ministère des Transports de l'époque (maintenant le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports [MTMDET]) a déposé, en novembre 2003, un avis de projet au ministère de l'Environnement (aujourd'hui le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques [MDDELCC]) pour la reconstruction d'un tronçon de la route 138 dans le secteur des lacs à Thompson[1] et la Ligne situés dans la municipalité de Franquelin, sur la Côte-Nord. Une directive du ministre indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact à réaliser a été transmise au promoteur au cours du mois suivant. Cette étude a été déposée en août 2013 et a été rendue publique lors de la période d'information et de consultation du dossier par le public tenue du 30 mars au 14 mai 2016, sous la responsabilité du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). Durant cette période, une demande d'audience publique a été acheminée au ministre, M. David Heurtel (annexe 2). La requérante est propriétaire d'un chalet situé dans le secteur de villégiature de Pointe-à-la-Croix Ouest qui est inclus dans la zone d'étude du projet.

Le 5 avril 2017, le ministre confiait au BAPE le mandat d'enquêter et, si les circonstances s'y prêtaient, de procéder à une médiation en environnement dans le dossier. Le mandat, confié en vertu de l'article 6.3 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (RLRQ, c. Q-2), a débuté le 1er mai 2017 (annexe 1). Le président du BAPE, M. Pierre Baril, a désigné M. John Haemmerli à titre de commissaire responsable de l'enquête et de la médiation. Celui-ci a tenu une série de rencontres au cours desquelles sont intervenus la requérante, le promoteur, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, la MRC de Manicouagan ainsi que la municipalité de Franquelin. Le mandat de médiation a pris fin le 29 juin 2017. Le présent rapport rend compte de la démarche et des résultats de l'enquête et de la médiation.

1. Le lac à Thompson s'appelle maintenant le lac de l'Étape. Afin de conserver l'uniformité avec le dossier du MTMDET, la commission a décidé de conserver l'appellation de lac à Thompson. La commission réfère le lecteur à la commission de toponymie du Québec : www.toponymie.gouv.qc.ca/ct/ToposWeb/Fiche.aspx?no_seq=195343.

Chapitre 1 L'approche de médiation

La médiation en environnement est un processus de règlement de conflits qui fait appel à une négociation par l'entremise du BAPE. Elle vise à rapprocher les parties afin qu'elles en arrivent à une entente à l'amiable. Ce processus peut se révéler approprié lorsque la justification d'un projet n'est pas remise en question et que les différends paraissent pouvoir être réglés de façon satisfaisante par la conciliation des points de vue du promoteur et des requérants. Sa pertinence est évaluée par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) lorsqu'une demande d'audience publique sur un projet précis lui est acheminée.

La médiation est encadrée par les *Règles de procédure relatives au déroulement de l'enquête avec médiation en environnement*, adoptées par le BAPE. De plus, le commissaire désigné pour présider la médiation est assujetti au *Code de déontologie des membres du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement* ainsi qu'à la *Déclaration de valeurs éthiques du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement*. Son rôle consiste à aider les parties à circonscrire leurs points de divergence et de convergence, à susciter l'échange d'informations objectives, à les aider à développer des solutions ainsi qu'à faciliter la communication et la négociation entre elles. Selon les règles de procédure, le commissaire a, en outre, le devoir de s'assurer que les solutions proposées préservent la qualité de l'environnement et ne vont pas à l'encontre des droits des tiers.

S'il n'y a pas de possibilité de médiation, ou en cas d'échec de celle-ci, le requérant conserve son droit à l'audience publique. Le ministre doit, dans ce cas, déterminer si la demande d'audience publique est frivole. Dans le cas contraire, il doit, selon l'article 31.3 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, donner au BAPE un mandat d'audience publique.

Chapitre 2 Le projet

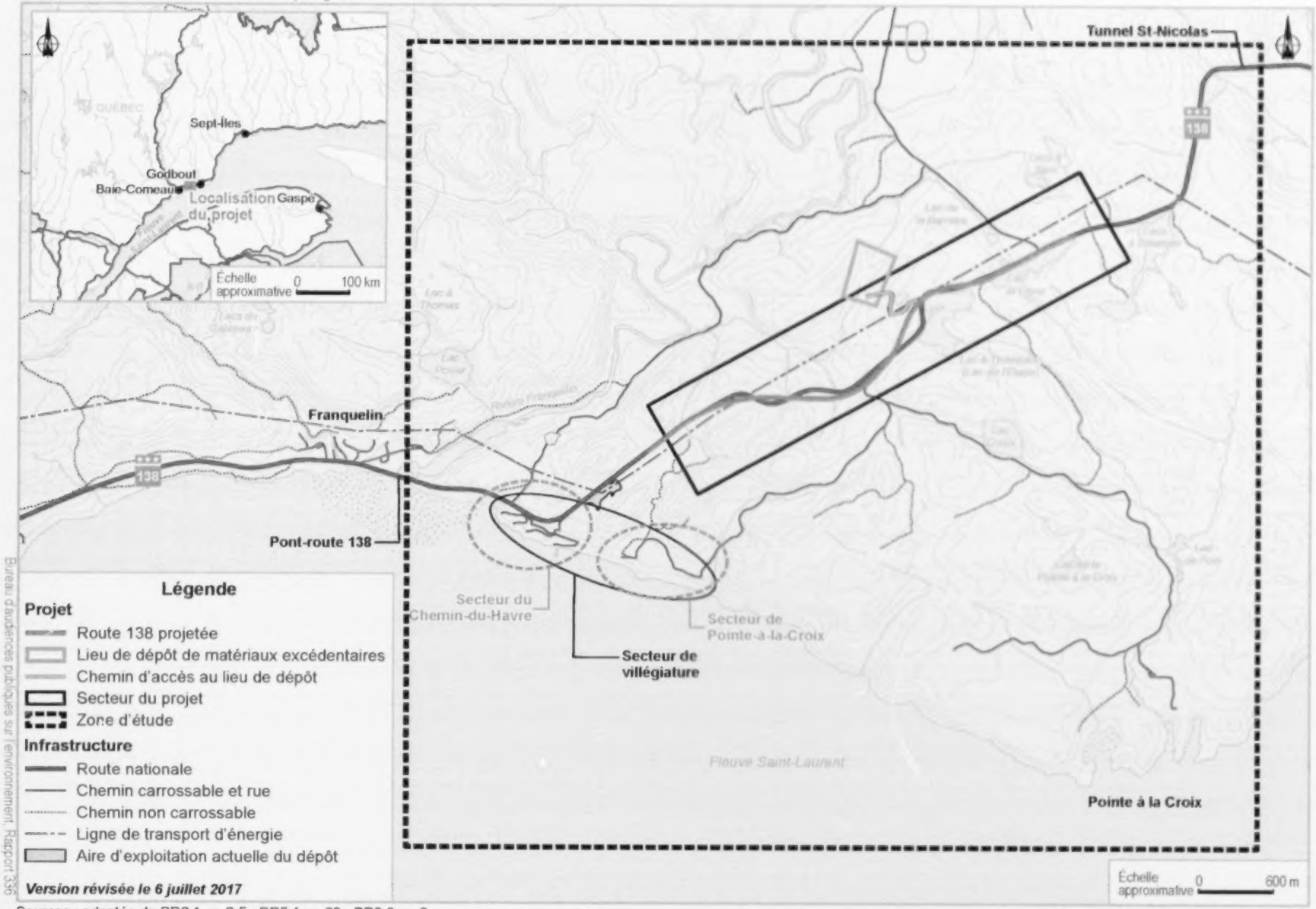
La Côte-Nord est une des principales régions ressources du Québec. Son économie et les échanges régionaux dépendent fortement de la route 138. Cette dernière relie 27 municipalités qui accueillent près de 90 % de la population de la région et constitue l'unique lien de communication terrestre permettant les échanges commerciaux ainsi que le transit de personnes et de ressources avec l'extérieur. Toutefois, l'important trafic routier et les éléments climatiques l'ont détériorée. Par endroits, le tracé de la route est peu sécuritaire en raison de la présence de plusieurs courbes sous-standard et de fortes pentes. Le grand nombre de poids lourds, dont la vitesse est réduite par les conditions routières, engendre un ralentissement du trafic et une augmentation des dépassements dangereux. Contrairement aux autres routes du Québec, la route 138 a enregistré une hausse du nombre d'accidents dans les dernières années, attribuable, notamment, à l'augmentation du trafic routier (PR3.2, p. 1-1 et 2-1).

Le projet de réaménagement du tronçon situé dans le secteur des lacs à Thompson et la Ligne est une priorité du Plan de transport de la Côte-Nord (PR3.2, p. 2-1). La zone du projet est localisée à environ 3 km à l'est du village de Franquelin, sur le territoire de la municipalité du même nom située dans la MRC de Manicouagan, à une vingtaine de kilomètres de Baie-Comeau (figure 1). Il a pour objectif d'apporter une solution définitive à la présence de courbes sous-standard et de deux pentes critiques ainsi que de garantir la sécurité et la fluidité du trafic routier. Pour cela, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) construirait un tronçon de route redressée d'une longueur d'environ 4 km, présentant un profil en travers de type « B » conforme aux normes que le ministère recommande pour une route nationale. La nouvelle route serait aménagée au centre d'une emprise d'une largeur moyenne supérieure à 35 m en raison du relief accidenté du secteur (PR3.2, p. 2-5 et 3-1).

Pour les besoins du projet, le ministère des Transports a élaboré, dès 2003, cinq variantes de tracé. En 2011, il a entrepris d'explorer un sixième tracé, résultant de l'optimisation de la variante 5, qu'il a affiné pour élaborer une version qui réduit les empiétements dans les lacs Thompson et la Ligne. Le ministère considère que c'est celle qui atteint le mieux les objectifs d'amélioration de la sécurité et de la fluidité de la circulation routière (figure 1) (PR3.2, p. 5-2 et 7-1). Par ailleurs, une superficie forestière d'environ 18,7 ha serait réservée pour recevoir les quelque 545 000 m^3 de matériaux excédentaires du projet. Le promoteur prévoit y aménager un milieu humide à titre de mesure de compensation (PR3.2, p. 7-3).

Le ministère devait lancer l'appel d'offres du projet en septembre 2016. Les travaux devaient débuter à l'hiver 2017 et s'échelonner sur 2 ans. Leur réalisation est conditionnelle à l'obtention d'autorisations environnementales et à la disponibilité des budgets (PR3.2, p. 7-5).

Figure 1 La localisation du projet



Sources : adaptée de PR3.1, p. 2-5 ; PR5.1, p. 39 ; PR8.3, p. 6.

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, Rapport 336

Chapitre 3 Le processus d'enquête et de médiation

L'enquête et le consentement à la médiation

La requête à l'origine du présent mandat de médiation a été transmise au ministre le 29 avril 2016. Elle contient des éléments de plusieurs ordres (annexe 2). Certains relèvent de l'interrogation ou de l'opinion à l'égard du projet et de l'étude d'impact. Ils ont trait à la vétusté et à la qualité de cette étude, au développement du projet après qu'elle eut été déposée (optimisation de la variante retenue, empiétements en milieu humide et hydrique, définition des mesures de compensation) ainsi qu'à l'information et à la consultation du public. Ces éléments n'ont pas fait l'objet principal de la présente médiation.

La requête amène également des éléments descriptifs ayant trait à la qualité des sols et aux problèmes d'érosion qui caractériseraient la topographie du lieu et qui justifieraient les inquiétudes des villégiateurs du chemin du Havre à l'égard du projet de reconstruction de la route 138 dans le secteur des lacs à Thompson et la Ligne à Franquelin.

À cet égard, la requête indique que des résidents du chemin du Havre, situé en aval de la sablière qui borde la route 138, dans la partie ouest de la zone d'étude, craignent que la poursuite de son exploitation, dans le cadre du projet, altère la qualité de l'eau de leur source, située dans la sablière (figure 2). Ils s'inquiètent également que l'exploitation de la partie basse de ce dépôt de matériaux granulaires entraîne de l'érosion et des glissements de terrain en direction du chemin du Havre. En 2014, la requérante avait déposé un dossier à ce sujet à la municipalité de Franquelin, document cosigné par plusieurs de ses voisins, demandant déjà la fermeture de la sablière (annexe 2).

Les conséquences de l'exploitation potentielle de la sablière par le promoteur dans le cadre du projet ont constitué l'objet principal de l'enquête de la commission, sans limiter la recherche de réponses quant aux autres considérations exprimées par la requérante. Chacun des éléments sur lesquels la commission s'est penchée est repris dans le présent chapitre, dans lequel le déroulement de la médiation et l'analyse des enjeux que la commission a examinés sont présentés.

La rencontre avec le chargé de projet du MDDELCC

Le 19 avril, avant le début du mandat, la commission a rencontré le chargé de projet à la Direction des évaluations environnementales du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) afin d'obtenir une meilleure compréhension des enjeux du projet et des éléments de la requête, et de

clarifier certains points relatifs à l'application du *Règlement sur les carrières et sablières* (RLRQ, c. Q-2, r. 7). Des questions à cet égard lui ont, par la suite, été transmises (DQ1).

L'avis du représentant du MDDELCC divergeait de celui de la commission quant au lien des objets de la requête avec le projet. Selon lui, il n'existe pas de lien direct entre le projet et la sablière, puisque cette dernière est située dans un bassin versant différent et que le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) aurait cessé de s'y approvisionner. Ainsi, les travaux prévus dans le cadre du projet n'y généreraient pas d'impact, pas plus que sur les chalets situés à proximité. Par conséquent, il n'y aurait pas d'objet pour une entente. Néanmoins, pour le représentant du ministère, une médiation permettrait au promoteur d'apporter des réponses à certaines préoccupations exprimées dans la requête (DT1, p. 2).

De son côté, la commission considère que l'attribution éventuelle d'un nouveau bail d'exploitation dans ladite sablière, à un entrepreneur retenu dans le cadre du projet, créerait un lien avec celui-ci, le cas échéant.

La rencontre avec la requérante et son consentement

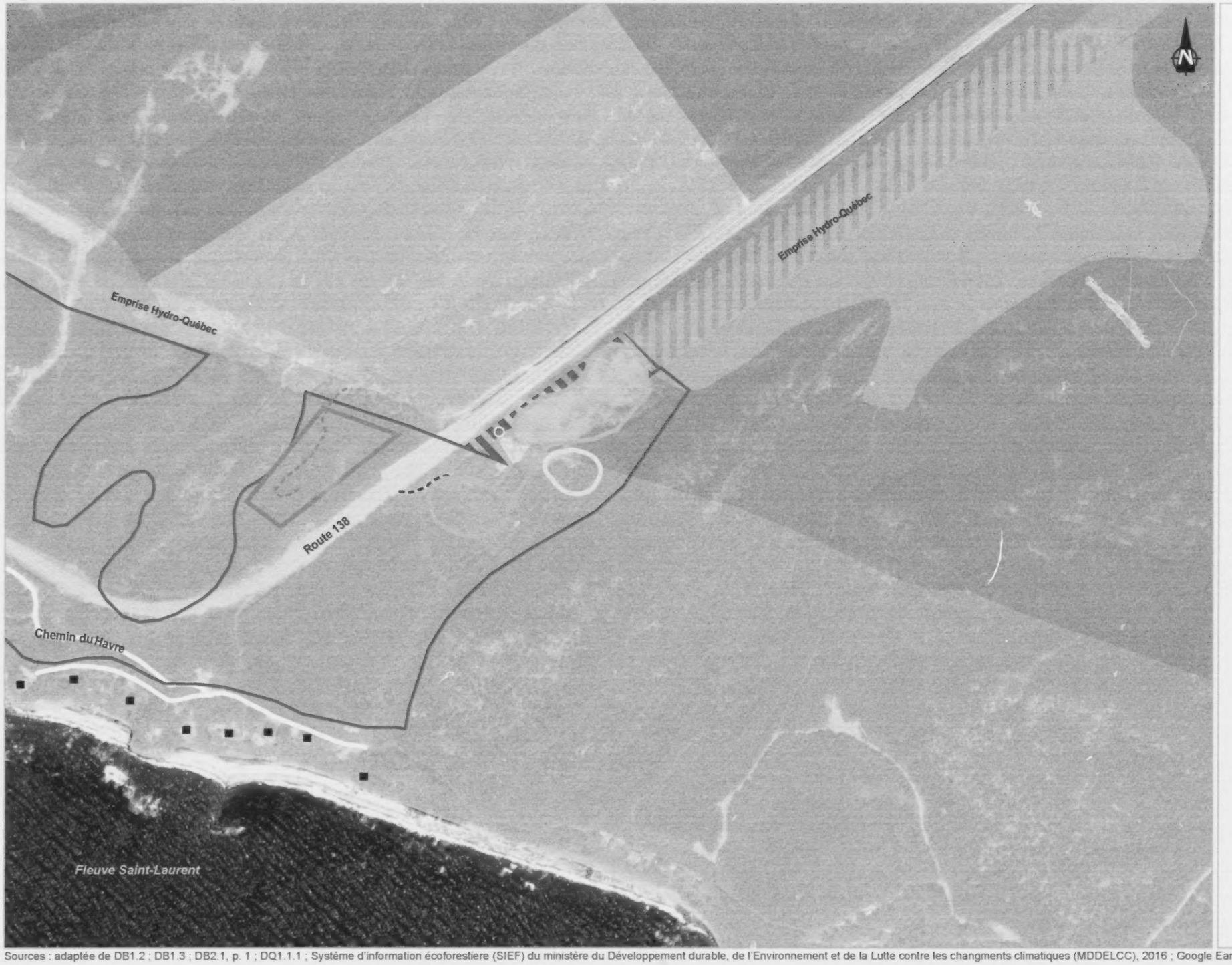
Dès le début du mandat, le 2 mai 2017, la commission a rencontré la requérante, afin de clarifier les éléments de sa requête et de cibler ceux qui seraient présentés à la direction régionale du MTMDET, le lendemain.

À cette occasion, la requérante a présenté la situation de la prise d'eau installée dans la sablière, à laquelle elle et quelques-uns de ses voisins s'approvisionnent. Selon elle, les deux regards en béton utilisés à cette fin auraient été installés dans les années 50, lors de la construction des chalets du chemin du Havre, soit antérieurement à la construction de la route. Par conséquent, elle considère que les villégiateurs auraient un droit acquis. La route aurait ensuite été agrandie et déplacée, se rapprochant progressivement de la prise d'eau (M[me] Elizabeth Rooney, DT2, p. 46).

Selon la requérante, la fermeture de la sablière et son éventuelle restauration préserveraient également la tourbière située en amont, vers l'est, et qui s'assécherait à mesure que le niveau de la sablière baisse, mettant en péril leur approvisionnement en eau potable. Lors de sa visite de terrain, la commission a pu constater que la nappe phréatique affleure dans la sablière, notamment dans sa partie aval, puisque l'eau y apparaît et disparaît à plusieurs reprises, comme précisé par la requérante (M[me] Elizabeth Rooney, DT2, p. 42, 62, 88 et 117).

Selon les dires de la requérante, les villégiateurs auraient sollicité les services d'un notaire pour établir un bail de location sur les terres publiques afin de faire reconnaître leur source d'eau (M[me] Elizabeth Rooney, DT2, p. 60 et 61). Malgré sa demande, la commission n'a reçu aucune documentation relative à cette démarche. Alors que la requérante tente de documenter l'historique de ces installations (DB3.3), l'inspecteur municipal indique n'avoir trouvé aucun document à cet effet dans les archives municipales (M. Gilles Dubuc, DT4, p. 3).

Figure 2 La localisation du dépôt de substances minérales de surface 22G05-01 à Franquelin



Sources : adaptée de DB1.2 ; DB1.3 ; DB2.1, p. 1 ; DQ1.1.1 ; Système d'information écoforestiere (SIEF) du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changments climatiques (MDDELCC), 2016 ; Google Earth, 2017.

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Rapport 336

Au cours de cette rencontre, la requérante a consenti à la médiation et la commission a ciblé avec elle les éléments susceptibles d'être présentés au MTMDET pour discussion, soit :

- la requérante désire que la sablière identifiée comme le dépôt de substances minérales de surface (SMS) nº 22G05-01 soit fermée et que l'initiateur indique l'endroit où il prélèverait les granulats dont il aurait besoin pour son projet sans recourir, tel qu'il avait été envisagé en 2015, à une autre aire d'exploitation dans le même dépôt et située de l'autre côté de la route 138 (figure 2) (Mme Elizabeth Rooney, DT2, p. 124 et 125 ; DT3, p. 19). De plus, la protection du bord de mer désigné « zone maritime » dans le schéma d'aménagement de la MRC de Manicouagan justifierait, selon elle, l'arrêt des activités d'extraction des substances minérales de surface dans ce secteur (Mme Elizabeth Rooney, DT2, p. 23 et 73).

- la requérante demande qu'aucune activité du projet ne porte atteinte à la tourbière contiguë à la sablière, qui s'étale en direction est le long de la route 138 (*ibid.*, p. 127) ;

- pour éviter d'empiéter sur des écosystèmes sensibles et préserver le relief local ainsi que le régime hydrique, la requérante désire savoir s'il est possible de construire un viaduc entre les deux extrémités du projet (*ibid.*, p. 89 à 92) ;

- la requérante souhaite avoir des précisions sur le tracé de la route à proximité du lac la Ligne et sur son empiétement dans ce plan d'eau (*ibid.*, p. 158) ;

- la requérante remet en question les mesures de compensation prévues pour le milieu hydrique et l'habitat du poisson dans le cadre du projet, en raison de la mauvaise qualité des eaux. Elle souhaiterait que les ressources destinées à les mettre en œuvre soient consacrées à la restauration de la sablière (*ibid.*, p. 144).

La rencontre avec le MTMDET et son consentement

La commission a rencontré le MTMDET le 3 mai 2017. Lors de cette rencontre, le ministère s'est engagé à plusieurs égards, notamment à fournir plusieurs documents explicatifs. Cependant, son directeur régional considérait que l'engagement du ministère à ne pas utiliser la sablière éliminait tout lien avec le projet et que la médiation n'était alors plus pertinente. Il se disait toutefois ouvert à entrer en médiation si d'autres éléments relatifs au projet le justifiaient (M. Michel Bérubé, DT3, p. 93). La réunion a pris fin sans le consentement formel du ministère à la médiation.

Après qu'elle eut reçu une communication contenant les engagements écrits du ministère ainsi que plusieurs documents à l'intention de la requérante, la commission a transmis une missive au directeur régional du MTMDET. La commission y faisait valoir que le ministère s'était engagé *de facto* dans le processus de médiation, puisqu'il lui avait fourni des éléments de nature à permettre une entente avec la requérante qui pourrait, si elle en était satisfaite, retirer sa demande d'audience publique. Après discussion avec la commission, le

directeur régional a confirmé son intérêt à entrer en médiation (DD1 ; DT6, p. 1). Les divers engagements et documents du MTMDET sont présentés dans le texte qui suit.

La rencontre avec la municipalité et la MRC

Outre le MDDELCC, la commission a également rencontré la municipalité de Franquelin et la MRC de Manicouagan, le 4 mai 2017, afin d'évaluer leur implication dans la médiation. Les éléments abordés durant cette rencontre concernaient l'aménagement du territoire et le zonage, la gestion des carrières et sablières ainsi que la prise d'eau des villégiateurs du chemin du Havre. Les points d'intérêt se retrouvent dans les sections ci-dessous portant sur l'analyse des enjeux.

Les enjeux de la médiation

À la suite des rencontres préparatoires, la commission a tenu des séances de travail avec la requérante, les 9, 15 et 16 mai 2017 ainsi qu'avec le MTMDET, les 10 et 16 mai 2017. Des communications téléphoniques et électroniques avec la MRC, le MTMDET et le MDDELCC ont également été nécessaires pour préciser certains points. Plutôt que de traiter la démarche de médiation dans l'ordre chronologique, la commission aborde l'analyse de chaque enjeu dans les sections qui suivent.

La sablière

L'exploitation des dépôts de matériaux granulaires dans la MRC de Manicouagan, et du dépôt 22G05-01 en particulier, est au cœur des préoccupations de la requérante comme de la MRC. Le MTMDET l'identifie comme la source nº 3573-0041 qu'il a exploitée en vertu d'un bail non exclusif (BNE-14667) jusqu'au 31 mars 2016 (PR5.2.1, p. 7).

Selon la requérante, la sablière aurait été inexploitée pendant au moins 20 ans et une exploitation plus intensive aurait repris à la suite du transfert de la gestion des carrières et des sablières du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (MERN) à la MRC, en 2011 (M[me] Elizabeth Rooney, DT2, p. 44 et 83). Contrairement aux conclusions du rapport d'inspection effectué par le centre de contrôle environnemental du Québec, à la suite d'une plainte concernant les conditions d'exploitation du lieu (DQ1.1.1), la requérante considère que la sablière a été agrandie récemment. Dans ce rapport, cependant, une photo aérienne de 1972 présente une aire d'exploitation au moins aussi grande, sinon plus, qu'aujourd'hui. Les documents photographiques ayant trait à l'historique de la sablière, disponibles à la MRC, montrent que les superficies exploitées auraient diminué de 1988 à 2001 pour ensuite augmenter jusqu'en 2007, soit avant la délégation de gestion de 2011.

La requérante est également préoccupée par l'exploitation récente de la partie en aval de la sablière, par au moins une entreprise, sans égard aux conditions d'exploitation de son

bail. Elle souligne l'érosion de cette partie et craint que des coulées de boues ou des glissements de terrain n'atteignent le chemin du Havre, situé à un peu plus de 300 m en aval.

La gestion de la sablière

Le 1er octobre 2011, une entente a été conclue entre le gouvernement du Québec et les MRC de la région de la Côte-Nord concernant la délégation, par le gouvernement du Québec, aux MRC de la responsabilité de la gestion et de l'extraction du sable et du gravier sur le territoire public. Depuis, les pouvoirs et les responsabilités délégués aux MRC sont exercés en vertu des lois et règlements en vigueur, ainsi que dans le respect des droits consentis par l'État. De même, les compétences déléguées sont exercées dans le respect des orientations et des principes poursuivis par l'État en matière d'aménagement, de gestion et de développement du territoire public[2].

Depuis 2011, outre le MTMDET, deux entrepreneurs auraient bénéficié de baux non exclusifs dans la sablière (DQ1.1.1, p. 2). L'un d'eux aurait été responsable, en 2013, d'une exploitation ne respectant pas les conditions fixées par la MRC, détruisant l'écran visuel boisé en bordure de la route 138 et y déposant des rebuts d'asphalte. La MRC a exigé la correction de la situation (reboisement et enlèvement des rebuts) et indique qu'un tel cas ne devrait plus se reproduire (DT4, p. 2).

Puisqu'elle a été ouverte avant l'entrée en vigueur de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, en 1972, aucun certificat d'autorisation n'a été délivré pour encadrer le mode d'exploitation de la sablière et ses limites n'ont pas été établies. Elle est considérée en situation de droits acquis par la MRC et le MDDELCC. Ses limites seraient donc celles du dépôt de matériaux granulaires dans lequel elle est située, en vertu de la *Loi sur les mines* (figure 2) (DQ1.1 ; DQ1.1.1 ; DT4, p. 2 ; DB1.2). À cet égard, la MRC affirme qu'elle ne pourrait refuser une demande d'exploitation conforme aux exigences légales dans la sablière actuelle. Selon elle, en vertu du *Règlement sur les carrières et sablières*, un entrepreneur pourrait extraire des matériaux jusqu'à une distance de 150 m d'un territoire zoné à des fins résidentielles ou de villégiature (DT4, p. 3). Actuellement, la partie la plus basse de la sablière est à plus de 300 m du chemin du Havre.

Selon le responsable de l'exploitation des substances minérales de surface (SMS) à la MRC, le dépôt 22G05-01 est la seule source de gravier disponible à environ 40 km à la ronde (DB1.4). Dans une correspondance adressée à la requérante antérieurement à la médiation, la MRC indique qu'elle entend en poursuivre l'exploitation (DC2), d'autant plus que l'évaluation d'un dépôt situé à environ 7 km à l'est de la sablière, sur le chemin de l'Association des propriétaires de chalets de la rivière Franquelin, a montré qu'il est plutôt constitué de sables fins, moins appropriés aux travaux routiers (M. Carol Bérubé, DT3, p. 25 et 26, 38 ; DT4, p. 2). Au moment de déposer ce rapport, deux baux non exclusifs d'extraction de matériaux avaient été attribués dans la sablière, l'un à la municipalité de

2. MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE MANICOUAGAN, *Aménagement du territoire – Exploitation du sable et du gravier* [en ligne (20 juin 2017) : www.mrcmanicouagan.qc.ca/amenagement-du-territoire/exploitation-sable-gravier].

Franquelin, l'autre à un entrepreneur. Les baux non exclusifs prennent fin le 31 mars de l'année suivante et sont renouvelables annuellement (DB1.5).

L'ouverture d'une nouvelle aire d'exploitation

En 2015, le MTMDET avait évalué une nouvelle aire d'exploitation potentielle dans le dépôt 22G05-01, mais de l'autre côté de la route 138, à l'ouest de l'emprise de la ligne à haute tension d'Hydro-Québec (figure 2) (M. Carol Bérubé, DT3, p. 41). Il avait déposé une demande à la MRC dans le but de s'y approvisionner. Toutefois, l'exploitation de cette zone requérait un changement du zonage municipal, auquel la municipalité n'était pas favorable en raison de la demande de fermeture de l'aire d'exploitation actuelle formulée par la requérante et par des résidents du chemin du Havre (DT4, p. 3 ; DB4). Par ailleurs, l'exploitation antérieure d'un autre dépôt de matériaux entre la route 138 et la rivière Franquelin avait engendré, à l'époque, du mécontentement chez les résidents en raison du bruit et du trafic qu'elle générait, c'est pourquoi le ministère a finalement mis un terme à ses démarches, d'autant plus que son projet générerait un fort volume de matériaux excédentaires (M. Carol Bérubé, DT3, p. 25, 26, 63 et 64 ; PR5.2.1, p. 14).

De son côté, la MRC estime que l'ouverture d'une nouvelle aire d'exploitation au nord de la route 138 éviterait probablement de poursuivre l'exploitation de la zone actuellement utilisée en direction des chalets situés en bordure du chemin du Havre, ce qui contribuerait à atténuer les appréhensions des villégiateurs quant aux risques que cette exploitation pourrait représenter. La MRC a entrepris les consultations requises et la direction régionale du MERN y serait favorable, moyennant le respect d'une zone tampon avec l'emprise d'Hydro-Québec et d'un écran visuel le long de la route 138 (DT4, p. 3).

La restauration de l'aire d'exploitation actuelle

Selon le responsable de la MRC, l'aire exploitée dans la sablière ne serait fermée que lorsque le potentiel d'extraction serait atteint. Entre-temps, certaines superficies ne seraient plus exploitées et d'autres seraient restaurées dans les années à venir. La responsabilité de la restauration de la sablière fait partie de la délégation des responsabilités de gestion à la MRC (DT4, p. 2). Comme mentionné précédemment, la sablière bénéficiant de droits acquis, aucun certificat d'autorisation n'a été émis pour encadrer son exploitation et sa restauration. De plus, le *Règlement sur les carrières et sablières* (RLRQ, c. Q-2, r. 7) n'exige pas du propriétaire (MERN ou MRC) qu'il informe le MDDELCC de la cessation des activités dans la sablière et du début des travaux de restauration, le cas échéant (DQ1.1).

Toutefois le règlement exige que les surfaces découvertes après le 17 août 1977 soient restaurées même si la sablière n'est pas encadrée par un certificat d'autorisation du MDDELCC (DQ1.1). Bien que les superficies de l'aire actuellement exploitée aient fluctué, le rapport d'inspection du MDDELCC montre que la superficie exploitée en 1972 était du même ordre qu'en 2016, sinon plus étendue (DQ1.1.1). Dans ce cas, il n'y aurait donc pas pour la MRC obligation de restaurer la sablière en vertu du règlement.

La restauration des abords de la tourbière

Compte tenu de l'excédent de matériaux granulaires produits dans le cadre du projet, le MTMDET établirait un lieu de dépôt à proximité de son chantier, à l'ouest du lac à Thompson, du côté nord de la route, et l'aménagerait afin de compenser la perte d'un milieu humide engendrée par le projet (figure 1) (M. Carol Bérubé, DT3, p. 82 et 83). Dans ce contexte, à la demande de la requérante, la commission a demandé au MTMDET d'évaluer la possibilité qu'une partie des matériaux de déblai générés par le projet soient utilisés pour la restauration de la partie amont de la sablière, à la jonction avec la tourbière, afin d'arrêter ou de prévenir l'abaissement de la nappe phréatique et de maintenir ainsi l'approvisionnement en eau des résidents du chemin du Havre.

Le MTMDET y a opposé une fin de non-recevoir, arguant qu'il est soumis aux règles des appels d'offres publics qui l'obligent à retenir le plus bas soumissionnaire et qu'il n'a pas à intervenir dans la gestion des déblais, qui appartiennent à l'entrepreneur. En outre, il n'a aucune obligation de mettre en œuvre des mesures de restauration d'une sablière qui ne lui appartient pas, d'autant qu'aucun arrangement n'a été pris avec son gestionnaire, la MRC de Manicouagan, et que rien n'indique que les matériaux excédentaires issus du projet seraient adéquats pour le rétablissement des conditions aux limites de la tourbière. Enfin, le ministère considère qu'imposer à l'entrepreneur des conditions particulières en matière de transport, de triage et de dépôt des matériaux engendrerait des coûts supplémentaires pour le projet. C'est pourquoi il ne peut envisager de réserver une partie des matériaux pour en faire bénéficier une tierce partie, qu'elle soit publique ou privée (DT8, p. 1 et 2).

Par ailleurs, selon le MTMDET, la tourbière ne pourrait pas servir de source de matériaux granulaires ni de dépôt de rebuts, en raison de l'encadrement légal touchant les milieux aquatiques, humides et riverains. Le ministère n'a pas l'intention d'y mener ou d'y autoriser quelque activité que ce soit dans le cadre de son projet (DA1.3 ; M. Carol Bérubé, DT3, p. 80 à 82 et 109).

Les risques de glissement de terrain

En réponse à une demande d'expertise du Centre des opérations gouvernementales (COG) à la suite d'un signalement par l'inspecteur municipal de Franquelin, M. Gilles Dubuc, le Service de la géotechnique et de la géologie du MTMDET a évalué que le déboisement dans la partie basse de la sablière n'aurait pas d'incidence sur le risque de glissement de terrain sur le chemin du Havre et pour les résidences du secteur (DC3). La Direction régionale de la Sécurité civile et de la Sécurité incendie du Saguenay–Lac-Saint-Jean et de la Côte-Nord reconnaît qu'il y a mouvement de sol au niveau du chemin du Havre, mais se range à l'argument du MTMDET selon lequel il n'y a pas de lien avec l'exploitation de la sablière ni de danger imminent pour les chalets en bordure du chemin. Les problèmes de stabilité des pentes en arrière du chemin du Havre n'auraient donc aucun lien avec la sablière (DC5).

L'approvisionnement en eau

En ce qui a trait à la présence de la prise d'eau potable dans la sablière, le MTMDET considère que la présence des regards de béton en terres publiques est illégale et que le « fondement du droit acquis devrait être vérifié sérieusement » (M. Michel Bérubé, DT3, p. 47). Selon une vérification effectuée par la MRC, cette prise d'eau n'est pas répertoriée au MDDELCC, notamment parce qu'elle alimente moins de 20 personnes[3] (DT4, p. 3). La prise d'eau serait néanmoins soumise à certaines exigences minimales du *Règlement sur la qualité de l'eau potable* (RLRQ. c. Q-2, r. 40) et du *Règlement sur le prélèvement des eaux et leur protection* (RLRQ, c. Q-2, r. 35.2). En outre, la MRC prend soin de signaler sa présence aux entrepreneurs et d'ajuster les conditions d'exploitation de la sablière en conséquence. Dans le cadre de son mandat, la commission ne peut se prononcer sur l'existence ou la préséance des droits acquis de la prise d'eau et de la sablière, pas plus qu'elle n'aborde les exigences réglementaires à l'égard de la qualité de l'eau. Elle estime néanmoins que la question devrait être clarifiée.

Les autres éléments de la requête

Le MTMDET a apporté des réponses et des justifications aux demandes de la requête concernant la vétusté de l'étude d'impact, basée sur des données de 2006 (PR3.1, p. 1-1 ; PR3.2, p. 1-1). Ce qui devait être mis à jour dans l'évaluation des impacts l'a été (M^{me} Line Lepage et M. Michel Bérubé, DT3, p. 96). De même, concernant l'option de construire une route surélevée sur pilotis, le ministère précise que son projet répondrait aux standards, serait sécuritaire et serait construit à coût raisonnable pour la société, en limitant les structures dont l'entretien est onéreux (M^{me} Line Lepage, DT3, p. 86 à 89). Le ministère a également fourni de l'information au sujet de l'empiétement des ouvrages dans le lac la Ligne après optimisation des variantes (DA1.4).

Quant à la protection du territoire désigné « zone maritime », la MRC a déposé un document établissant que le schéma d'aménagement autorise l'activité d'extraction dans la zone maritime si celle-ci est compatible avec les activités existantes. En l'occurrence, l'activité existait déjà au moment de la désignation (DB2).

Les engagements et le retrait de la requête

Étant donné que son projet générerait un fort volume de matériaux excédentaires, le ministère considère qu'il n'aurait besoin ni de la sablière actuelle ni de l'aire d'exploitation que la MRC prévoit ouvrir au nord de la route 138. Il s'engage à ne pas s'y approvisionner et à inclure au contrat qu'il signera avec l'entrepreneur choisi une clause d'exclusion lui interdisant de s'y approvisionner également (M. Michel Bérubé, DT3, p. 37 et 73 ; M. Carol Bérubé, DT3, p. 63 et 109).

3. LÉGISQUÉBEC. Loi sur la qualité de l'environnement – *Règlement sur la qualité de l'eau potable – Chapitre Q-2, r. 40* [en ligne (21 juin 2017) : http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/ShowDoc/cr/Q-2,% 20r.%2040].

À l'issue du processus, et compte tenu des faits qui lui ont été présentés, la requérante a informé la commission que l'engagement du promoteur à ne pas recourir à la sablière 22G05-01 dans le cadre de son projet de réfection de la route 138 serait de nature à la satisfaire, étant donné que ses préoccupations étaient principalement axées sur la gestion de la sablière et les effets de son exploitation sur le régime hydrique, l'approvisionnement en eau et la sécurité des résidences du chemin du Havre, lesquels ne relèvent pas du MTMDET.

Le 18 mai 2017, le directeur régional de la Côte-Nord du MTMDET a fait parvenir à la commission une lettre dans laquelle il confirmait les engagements du ministère (annexe 3). Celle-ci a été transmise à la requérante. Le 23 mai, la commission recevait la lettre de la requérante selon laquelle elle acceptait de retirer sa demande d'audience publique à condition que le décret d'autorisation réfère aux engagements pris par le promoteur (annexe 4).

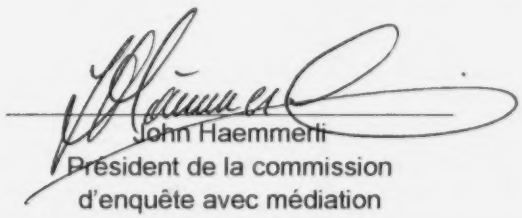
Conclusion

La requérante et le promoteur, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, Direction de la Côte-Nord, ont consenti à participer à la médiation en environnement portant sur le projet de reconstruction de la route 138 dans le secteur des lacs à Thompson et la Ligne à Franquelin.

Cette médiation découlait d'un mandat confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. La requête contenait des éléments de plusieurs ordres. Les séances de médiation ont permis de clarifier les préoccupations de la requérante et les liens que celles-ci présentaient avec le projet.

Au terme de la médiation, le promoteur a pris l'engagement de ne pas s'approvisionner dans le dépôt de matériaux granulaires 22G05-01 situé de part et d'autre de la route 138 à Franquelin. Puisque cela a été jugé satisfaisant par la requérante, celle-ci a accepté de retirer sa requête à condition que le décret gouvernemental en fasse état.

Fait à Québec,



John Haemmerli
Président de la commission
d'enquête avec médiation
en environnement

A contribué à la rédaction du rapport :
Karim Chami, analyste

Avec la collaboration de :
Lynda Carrier, coordonnatrice du secrétariat de la commission
Karine Lavoie, conseillère en communication
Ginette Otis, agente de secrétariat

Annexe 1

Les renseignements relatifs au mandat

Le mandat

Le mandat confié au BAPE en vertu de l'article 6.3 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) était de tenir une enquête, de procéder à une médiation si les circonstances s'y prêtaient, et de faire rapport au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

Le mandat a débuté le 1er mai 2017.

L'équipe du BAPE

Le président de la commission d'enquête avec médiation en environnement	Son équipe
M. John Haemmerli, président	Lynda Carrier, coordonnatrice Karim Chami, analyste Karine Lavoie, conseillère en communication Ginette Otis, agente de secrétariat Avec la collaboration de : Karine Fortier, responsable de l'infographie Virginie Begue, chargée de l'édition

La requérante

La requérante
Mme Elizabeth Rooney

Le promoteur

Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports	Mme Lilly Gagnon, porte-parole M. Carol Bérubé M. Michel Bérubé M. Jean-Philippe Gendron-Bouchard Mme Sarah Gaudreault Mme Line Lepage Mme Carole Rondeau

Les personnes-ressources

M. Louis Messely, porte-parole	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
M. Gilles Dubuc, porte-parole	Municipalité de Franquelin
M. Kalliel Karres, porte-parole M. Philippe Poitras	Municipalité régionale de comté de Manicouagan

Les activités liées au mandat d'enquête et de médiation

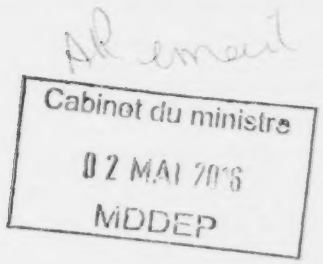
19 avril 2017	Rencontre préalable tenue avec le représentant du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.
2 mai 2017	Rencontre préalable tenue avec la requérante sur le processus et le consentement à la médiation.
3 mai 2017	Rencontre préalable tenue avec le promoteur sur le processus et le consentement à la médiation.
4 mai 2017	Rencontre préalable tenue avec la Municipalité de Franquelin et la MRC de Manicouagan sur le zonage municipal et les activités autorisées, la gestion des substances minérales de surface ainsi que la gestion et le réseau de distribution de l'eau potable.
9 mai 2017	Rencontre de médiation tenue avec la requérante.
10 mai 2017	Rencontre de médiation tenue avec le promoteur.
15 mai 2017	Rencontre de médiation tenue avec la requérante.
16 mai 2017	Rencontre de médiation tenue avec le promoteur.
16 mai 2017	Rencontre de médiation tenue avec la requérante.

Annexe 2

La demande d'audience publique

Québec, le 29 avril 2016

M. David Heurtel
Ministre du DDECC
Édifice Marie-Guyart
675 boul. René-Lévesque Est
30e étage
Québec, Qc G1R 5V7



Objet : **Projet de réaménagement de la route 138 dans le secteur des lacs à Thompson et de la Ligne sur le territoire de la Municipalité de Franquelin (Dossier 3211-05-414)**

Monsieur,

Nous désirons la tenue d'une audience publique relativement à ce projet. Je représente un groupe de personnes ayant des résidences soit principales, soit secondaires et qui demeurent dans la zone dite de villégiature si l'on se réfère à la carte 5 –Composantes du milieu humain de l'Étude d'impact, rapport principal, déposé par le Ministère du Transport. Cette zone se trouve dans la « **zone d'étude** » (Carte 1, Localisation de la zone d'étude), zone qui s'étend de la rivière Franquelin jusqu'au Tunnel St-Nicolas. Or toutes les données fournies se rapportent seulement au secteur du projet. Précisons que la partie Ouest du projet se situe dans une zone maritime des plus fragiles et qu'il serait essentiel de considérer l'ensemble des écosystèmes qui caractérisent ce milieu. Quels impacts aura par exemple la construction routière sur l'ensemble du régime hydrique de la **zone d'étude**?

Mise en contexte

Depuis deux ans, nous demandons la fermeture d'une sablière située le long de la 138 et à quelque 350 mètres des chalets/résidences qui sont dans le « secteur Pointe-à-la-Croix Ouest ». Un dossier a été déposé à la Municipalité de Franquelin, à la MRC de la Manicouagan, à la Sécurité publique. L'annexe (1) montre l'appui de la Municipalité de Franquelin à nos démarches Pour faire bref, l'exploitation que l'on peut qualifier de « sauvage » de ce site a créé de nombreux problèmes d'érosion et d'approvisionnement en eau potable pour les résidents et villégiateurs. Or cette sablière se situe, il est écrit, « immédiatement à l'Ouest de la zone d'étude » (p.4-29). Or si l'on se fie à la carte 1 (p.2-5), elle est bien dans la zone d'étude. Nous croyons que le projet aura une influence sur cette dernière.

En ce qui a trait au projet de réaménagement et son étude d'impact, les questions suivantes nous préoccupent de manière particulière :

- **Équipe de réalisation**
  Comment se fait-il que dans un projet de telle nature aucun « hydrologue /géomorphologue » ne fasse partie de l'équipe de réalisation de l'étude d'impact? Comme le montre la carte 3 – Composantes du milieu physique, il a là des bassins et sous-bassins versant auxquels s'ajoutent cinq lacs. Il faudrait minimalement que la ligne entre le Bassin Versant de rivière Franquelin et le Bassin versant du fleuve Saint-Laurent soit étudiée tout au long de la route de la **zone d'étude**.

- **Introduction**
  À la page 1-1, il est mentionné l'étude d'impact a débuté en 2006 pour être déposé en 2013 et qu'il n'y a pas eu de mise à jour des données socio-économiques malgré le délai de 10 ans! Or les données sur la villégiature à la page 4-25 sont fausses. N'aurait-t 'on pas pu vérifier celles-ci autrement que dans une **« comm.pers. aout 2006 »** (page 4-25). Il n'existe pas moins de 35 résidences et ou chalets dans la zone de villégiature. La majorité d'entre eux sont propriétaires du terrain et il n'est donc pas question de baux. Depuis ce temps, il y a eu des changements sur le plan physique. Par exemple, le belvédère en face du cimetière a du être fermé. Il y a eu également un enrochement d'urgence dans un ravin creusé par l'érosion et tout ceci dans la **zone d'étude.** Bref, un délai de 10 ans n'exigerait-il pas une véritable étude d'impact de la zone d'étude?

- **3. Présentation de la zone d'étude**
  Il est bien préciser dans cette section, que l'étude d'impact porte sur une zone s'étendant « de la rivière Franquelin jusqu'au tunnel. Or, tel que dit ci-haut, aucune mention n'est faite, par exemple, de la sablière, des problématiques liées à la côte Bellevue (cote à l'est du pont de la rivière Franquelin), bref la zone d'étude semble réduite au secteur du projet.
  À la page 3-2, on mentionne la ligne de transport d'énergie électrique d'Hydro-Québec. Or, par la suite, autre que de dire ici et là qu'un dynamitage sous les lignes pourrait créer un problème, rien n'est dit à propos de son déménagement ou non. À l'automne 2015, des travaux de déboisement ont eu lieu dans la zone du projet de réaménagement de la route. On a dit que ces travaux étaient nécessaires pour déménager la ligne hydroélectrique. S'il y a lieu, ne serait –il pas partie prenante d'une étude d'impact d'indiquer ou un tel déménagement aurait lieu? Le bois coupé en 2015 fait-il partie du « déboisement de 40 ha » évoqué par un communiqué du BAPE relatif à la description du projet?

- **4. Description du milieu**

- A) La seule page 4-1 consacrée à la géologie et à la géomorphologie ne contient que des généralités. Peu surprenant si l'on prend en compte l'absence d'un point de vue géomorphologue ou hydrologue. On laisse entendre qu'il y aurait des « dépôts argilo-silteux jugés d'une sensibilité suffisamment élevée pour présenter ponctuellement des problématiques de tassement et de stabilité ». Ne devrait-on pas justement préciser où se trouvent de telle problématiques? Certes le problème s'est présenté dans la sablière dont nous décrions l'utilisation abusive. Des coulées de boues glissent lentement vers le fleuve conséquence de l'extraction du sable dans cette dernière. Toute cette section présente une pente vers le fleuve. Il y a bien des faux plats mais dans l'ensemble Se pourrait-il que les travaux tout juste en amont de la dite sablière accentue cette érosion? Bref, où passe la ligne du Bassin versant du fleuve Saint-Laurent tout juste à l'ouest du secteur considéré?

  B) On admet à la page 4-9 que « les produits déglaçants accumulés au fond des lacs à Thompson et La Ligne au cours des années influencent leur minéralisation » On admet également qu'il est « possible que les lacs soient dans un état d'eutrophisation avancée. » Dans un esprit de développement durable, ne serait-il pas là l'occasion de corriger ou du moins de minimiser le plus possible cet état de fait? Dans un communiqué très récent, on laisse entendre que

  C) Tout ce qui a trait à la faune et à la flore semble tenir de généralités qui pourraient s'appliquer sur des kilomètres et des kilomètres de route. Encore une fois, l'étude comporte des généralités qui rendent les impacts réels sur le terrain des travaux envisagés difficiles à évaluer.

- **5. Analyse comparative des variantes**

  Le problème avec cette analyse est qu'elle semble s'étirer sur un nombre d'années (2006 à 2012, « le tracé 0-2011 n'a été communiqué qu'en 2012, p. 5-17). On a l'impression que cet ajout a été faite en raison de coûts. Le paragraphe suivant laisse perplexe :

  > Les différents scénarios présentés démontrent qu'en termes de coût, on a tout avantage à abaisser le profil le plus possible et à le rapprocher du tracé actuel. Ce dernier est, en effet le moins cher, **au détriment de la sécurité des gens**. Les autres tracés envisagés sont très coûteux et d'une difficulté technique. **(Annexe G : Synthèse de l'étude géotechnique du MTQ, p.8)**

  Qui plus est, on écrit également que la variante 0-2011 « conserve une pente critique » et « trois courbes conformes » (p. 5-17). Même conformes, il s'agit encore une fois de trois courbes sur une distance de moins de quatre kilomètres. Bref, on semble se retrouver avec une route plus ou moins dangereuse.

C'est très décevant de constater qu'on n'arrive pas faire une route des plus sécuritaires. C'est vrai qu'il ne s'agit que de la Côte-Nord et de la 138. Mais si on calculait au pro rata les sommes dépensées pour la route 175, des milliards dépensés pour un train sur rail à Montréal et on pourrait faire une longue liste de d'autres exemples, ne serions-nous pas en droit d'avoir droit aussi à des sommes d'argent nécessaires pour bien faire techniquement et au plan environnemental? Je suis assez vieille pour me souvenir que lorsque le problème d'argile s'est posé à la rivière Saint-Nicolas, on a fait appel à la technologie allemande pour le régler. En 2016, il est difficile de penser que la technologie est encore un obstacle. Que l'on en profite pour justement essayer de nouvelles techniques qui pourraient probablement être également réutilisées comme, par exemple, pour la « côte Bellevue » qui se trouve justement dans la zone d'étude et qui fait problème!

- **6. Relations avec le milieu**

  Il faudrait mettre à date cette section. Encore une fois, la question de temps est significative surtout que la variante 0-2011 n'était pas encore communiquée. Dans cette veine, est-il éthique d'annoncer dans un journal local le 6 avril 2016 pour une réunion le lendemain, soit le 7 avril 2016? Pour nous, par exemple, il était physiquement impossible d'assister à cette réunion. La municipalité de Franquelin vit au rythme de la 138 qui la traverse de bord en bord. Cette situation crée de nombreux problèmes. Ne pourrait-on pas justement mettre en place de véritables mécanismes qui facilitent la communication entre le ministère du Transport et la participation citoyenne?

- **7. Caractéristiques techniques du tracé 0-2011**

  Encore une fois on se retrouve devant des généralités : On prévoit ... « la possibilité de tassement post-liquéfaction, limiter l'excavation sous le lac (?), améliorer la visibilité des usagers (?), etc. Ces aspects sont ceux qui nous préoccupent le plus mais dont il est très difficile de s'en faire une tête car peu explicités.

- **8. Identification et analyse des impacts**

  On se retrouve encore devant des généralités. Il n'est pas clair non plus si cette analyse s'applique à la variante retenue. Une source d'impact significative sur le terrain est certes la « gestion des matériaux excédentaires » qui prévoit « utiliser un site ou ces impacts seront les plus faibles possible et renaturaliser sa surface par ajout de terre végétale, ensemencement et reboisement (P30) » et « utiliser un site non perceptible depuis la future route ou du moins le moins perceptible possible ». L'étude d'impact ne devrait-elle pas comprendre la description de ce site? Encore une fois, parmi les impacts significatifs de la construction d'une route, c'est bien la gestion des matériaux tant ceux nécessaires à la construction de la route que ceux qui sont considérés comme des rejets.

- **10. Programmes de surveillance et de suivi**

  Notre expérience avec la « surveillance et suivi » de travaux a été plutôt négative. Par exemple, dans la sablière que nous voulons faire fermer, la coupe du bois a été faite avec « un engin de chantier » en arrachant et déracinant les arbres (vidéo à l'appui disponible) bien que cette façon de faire ne soit pas autorisée si l'on se fie à l'annexe J de l'étude d'impact. Qui va faire le suivi? Dans le cas cité, il semble que ce soit la MRC de la Manicouagan qui était responsable du suivi. La MRC a-t'elle les moyens de faire un tel suivi? Comment s'assurer que les actions posées, dans le cas du réaménagement de la route, respectent minimalement les principes écologiques et de développement durable?

- **Communiqués**
- Dans un simple communiqué relatif à la période d'information et de consultation sur le dossier, il est mentionné que « le promoteur... envisage notamment d'aménager des milieux humides dans un lieu de dépôt de déblais ». De quel lieu s'agit 'il? Pourquoi une telle mesure ne fait-elle partie de l'étude d'impact? S'agit 'il de déposer des matériaux dans la sablière que nous voulons faire fermer? Et c'est bien là que le bât blesse! Rien n'est dit à propos des quantités et des caractéristiques des matériaux qui sont en cause.

- Dans un communiqué relatif à la période d'information et de consultation sur le dossier on admet des « modifications locales du relief et de l'hydrographie ». Toutefois, la section 4.1.1. Géologie et géomorphologie ne présente que des généralités sans une véritable étude du terrain local. On laisse entendre qu'il y aurait des « dépôts argilo-silteux jugés d'une sensibilité suffisamment élevée pour présenter ponctuellement des problématiques de tassement et de stabilité ». Ne devrait-on pas justement préciser où se trouvent de telle problématiques? Certes le problème s'est présenté dans la sablière dont nous décrions l'utilisation abusive. Des coulées de boues glissent lentement vers le littoral conséquence de l'extraction du sable dans cette dernière. Se pourrait-il que les travaux tout juste en amont de la dite sablière accentue cette érosion?

- Dans ce même communique, on laisse entendre la « possibilité de rétablir la libre circulation du poisson entre deux plans d'eau ». S'agit-il des Lacs Thompson et La Ligne? Cette circulation existait-elle historiquement? Les lacs sont dans un stade d'eutrophisation. L'enjeu en vaut-il la chandelle? Où est au juste une véritable étude d'impact dans cette veine?

En conclusion, il nous semble que bien des questions relatives aux choix et impacts du réaménagement de la route ne sont pas adressées par l'étude d'impact présentée en 2016. Qui plus est nous nous retrouvons devant une route « courbée » avec une pente critique. Nous sommes conscients qu'une audience publique représente une dépense supplémentaire. Elle pourrait conséquemment être minimalement élargie **à l'ensemble de ladite zone d'étude** et même à la portion de la route qui longe le village. Nous avons perdu la source du village, un belvédère, une partie de terrain chez un résident, etc. L'audience publique ne serait-elle pas l'occasion d'ouvrir une véritable voie de communication pour créer de véritables conditions d'acceptabilité sociale des projets du MTQ?

Elizabeth Rooney, B. Sc. (Foresterie), M. Sc. du Loisir (aménagement du territoire), PhD (Éducation à l'environnement)
godroo@videotron.ca

(Adresse permanente)
[redacted]
Québec, Qc [redacted]

(Adresse saisonnière)
[redacted]
Franquelin, Qc G0H 1E0

Annexe (1) : mise en contexte

Municipalité de Franquelin

27 DES ÉRABLES, C.P. 10
FRANQUELIN (QUÉBEC) G0H 1E0

Le 07 Juillet 2015

M.Michel Lévesque, Maire
Mesdames, Messieurs du conseil municipal
Mme. Diane Cyr D.G.

Objet : Plainte de Mme Élizabeth Rooney
du 10 juin 2015 (Sablière)

Mesdames, Messieurs,

En rapport à la plainte déposée le 10 Juin 2015, j'ai aujourdhui,rencontré M. Phillip Poitras coordonnateur de la gestion foncière à la MRC Manicouagan ainsi que M. Kalliel Karres technicien en foresterie et en aménagement du terriroire aussi de la MRC, afin de les informer de la plainte reçue concernant la sablière située en bordure de la 138 et au nord du Chemin du Havre.

Sur les lieux nous avons marché le territoire concerné pour constater la situation afin que Messieurs Poitras et Karres puissent fournir sous peu un rapport d'évaluation ainsi que leurs recommandations sur site.

En complément à notre demande nous avons fait parvenir une copie de la résolution no 2015-086 à M. Karres indiquant le désir que cette carrière soit définitivement fermée.

Soumis pour votre information

Gilles Dubuc
Inspecteur en bâtiments

Aucun rappel, pour vous

cc: Mme Élizabeth Rooney

Rés. : 2015-086 **d. Appui résidents Chemin du Havre**

ATTENDU QUE : Les résidents du Chemin du Havre se sont adressés au conseil municipal afin d'obtenir appui dans le cadre de leur demande de fermeture de la sablière exploitée à proximité de leur résidence ;

ATTENDU QUE : Les membres du Conseil ont pris en considération tous les arguments qui leur ont été exposés ;

Il est proposé par Richard Légaré, conseiller, et unanimement résolu que :

La Municipalité de Franquelin appui les résidents du Chemin du Havre dans leurs démarches.

Adoptée à l'unanimité

11. PERIODE DE QUESTIONS

Les gens présents sont invités à poser leurs questions, Monsieur le maire, leur donne les réponses appropriées

12. LEVÉE DE LA SÉANCE

Rés : 2015-087 Il est proposé par Catherine Girard, conseillère, et unanimement résolu que la séance soit et est levée à 19h18.

Michel Lévesque, Maire

Diane Cyr, Directrice-Générale/Sec.-Très.

Franquelin, le 10 juin 2015

Conseil de Corporation Municipale de Franquelin

Nous sommes un groupe de résidents, les adresses civiques allant du 14 au 30 rue du Havre, Franquelin, préoccupés par l'exploitation récente des sablières le long de la route 138 et situées en haut du chemin du Havre. Nous aimerions que le Conseil propose une résolution qui nous appuie dans notre démarche pour cesser toute exploitation dans ces carrières. Notre crainte est de voir l'érosion et des glissements de terrain comme conséquences à cette exploitation. L'exploitation de la partie inférieure de la «sablière», il y a deux ans, a laissé une coulée de boue qui lors des pluies se déversent directement vers la côte. La pente est abrupte et seule une rangée d'arbres au racinement superficiel sépare la «sablière» du chemin du Havre. Il y a eu un effort partiel de reboisement (du pin gris), mais l'érosion agit déjà de telle sorte qu'il est peu probable qu'aucun des arbres plantés ne survive. M. Gilles Dubuc, inspecteur municipal possède un dossier à ce sujet.

Denis Gallien

Elizabeth Rooney
22 chemin du Havre
Franquelin, G0H 1E0

1557 St Coeur Jemmerey
R.R. 1 20 CH. DU HAVRE.
Harold Pelletier Harold Pelletier
24 Ch. du HAVRE.

Lise Quessy Lise Quessy
24 Chemin du Havre

Donald Bonnemain
7 C. Chemin du Havre

Jacqueline St Pierre
28 Ch du Havre

Annexe 3

Les engagements du promoteur

Ministère
des Transports,
de la Mobilité durable
et de l'Électrification
des transports
Québec
Direction de la Côte-Nord

Baie-Comeau, le 18 mai 2017

Monsieur John Haemmerli
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lormier-Gouin
575, rue Jacques-Parizeau, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Objet : Engagements du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports dans le cadre de la médiation dans le projet du réaménagement de la route dans le secteur des lacs Thompson et La Ligne à Franquelin

Monsieur,

Notre Ministère s'engage à ne pas s'approvisionner dans la sablière 22G05-1 et à inclure, dans les devis de l'appel d'offres pour les travaux du projet de reconstruction de la route dans le secteur des lacs Thompson et La Ligne à Franquelin, l'interdiction de s'approvisionner dans ce site, incluant la nouvelle aire d'exploitation prévue.

Le Ministère s'engage à maintenir la clause dans les devis mentionnant qu'il n'y aura aucune source de matériaux en disponibilité pour l'entrepreneur.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le directeur général,

Michel Bérubé, ing.

625, boulevard Laflèche, bureau 110
Baie-Comeau (Québec) G5C 1C5
Téléphone : 418 295-4765
Télécopieur : 418 295-4766
www.mtq.gouv.qc.ca

Annexe 4

La lettre de retrait de demande d'audience publique

Québec, le 23 mai 2017

Monsieur David Heurtel
Ministre du Développement durable, de l'Environnement
et de la Lutte contre les changements climatiques
Édifice Marie-Guyart, 30e étage
675, boul. René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : *Projet de reconstruction de la route 138 dans le secteur des lacs à Thompson et la Ligne à Franquelin*

Monsieur le Ministre,

Afin de répondre aux demandes d'audience publique concernant le projet mentionné ci-dessus, vous avez, le 5 avril 2017, confié au BAPE un mandat d'enquête avec médiation en environnement.

Au terme de la médiation menée par M. John Haemmerli, président de la commission et membre du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, je suis satisfaite des engagements pris par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, consignés dans l'entente ci-annexée.

À la suite de ce processus, je vous informe que j'accepte de retirer ma demande d'audience publique relativement à ce projet.

Le retrait de ma demande d'audience est conditionnel à ce que le décret d'autorisation renvoie aux engagements pris par le promoteur dans le cadre de la médiation.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Madame Elizabeth Rooney

c.c. : Monsieur John Haemmerli, BAPE
p.j. : Engagements du promoteur

Annexe 5

La documentation déposée

Les centres de consultation

Bureau de la municipalité
Franquelin

Bureau du BAPE
Québec

Université du Québec à Montréal
Montréal

La documentation déposée dans le contexte du projet à l'étude

Procédure

PR1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Avis de projet*, novembre 2003, 12 pages et figures.

PR2 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. Directive du ministre indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement, décembre 2003, 22 pages.

PR3 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Documentation relative à l'étude d'impact déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs.

PR3.1 *Étude d'impact*, rapport principal, août 2013, pagination diverse.

PR3.2 *Résumé*, mars 2016, pagination diverse.

PR4 Ne s'applique pas.

PR5 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA FAUNE ET DES PARCS. Questions et commentaires au promoteur – 1re série, 21 novembre 2013, 7 pages.

PR5.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Réponses aux questions et commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques – 1re série, décembre 2014, 23 pages et annexes.

PR5.2 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. Questions et commentaires au promoteur – 2e série, 10 mars 2015, 4 pages.

PR5.2.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Réponses aux questions et commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques – 2e série, février 2016, 16 pages et cartes.

PR6 MINISTÈRE RESPONSABLE DE L'ENVIRONNEMENT. *Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes*, du 2 octobre 2013 au 4 mars 2016, pagination diverse.

PR7 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 9 mars 2016, 3 pages.

PR8 MINISTÈRE RESPONSABLE DES TRANSPORTS. *Liste du lot touché*, non daté, 1 page.

PR8.1 *Évaluation du potentiel archéologique*, septembre 2013, 14 pages.

PR8.2 *Inventaire archéologique (automne 2013)*, mars 2014, 34 pages.

PR8.3 *Évaluation du potentiel archéologique – Site de dépôt de surplus de déblais et chemins d'accès*, avril 2016, 15 pages et annexe.

Correspondance

CR1 MINISTRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. Lettre mandatant le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une période d'information et de consultation du dossier par le public à compter du 30 mars 2016, 16 mars 2016, 1 page.

CR2 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Nomination du président de la commission d'enquête et de la médiation, 6 avril 2017, 1 page.

CR4 MINISTRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. Lettre mandatant le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une enquête et, si les circonstances s'y prêtent, de procéder à une médiation environnementale à compter du 1er mai 2017, 5 avril 2017, 1 page.

Communication

CM1 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Liste des centres de consultation.

CM2 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Communiqué de presse annonçant le début de la période d'information et de consultation du dossier par le public, 30 mars 2016, 2 pages.

CM3 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Curriculum vitae du président de la commission d'enquête et de la médiation, 1 page.

CM4 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Communiqués de presse relatifs à la médiation.*

CM4.1 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Communiqué de presse annonçant le début du mandat d'enquête et, si les circonstances s'y prêtent, de médiation, 24 avril 2017, 2 pages.

CM4.2 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Communiqué de presse annonçant le début du mandat d'enquête et, si les circonstances s'y prêtent, de médiation, révisé le 9 mai 2017. 2 pages.

Avis

AV3 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Compte rendu de la période d'information et de consultation du dossier par le public qui s'est terminée le 14 mai 2016*, 4 pages.

Par le promoteur

DA1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS. *Suivi de la rencontre préparatoire à la médiation pour le projet de réaménagement de la route dans le secteur des lacs Thompson et La Ligne à Franquelin*, 8 mai 2017, 2 pages.

DA1.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS. *Empiétements dans les milieux humides et aquatiques*, 5 mai 2017, 2 pages.

DA1.2 MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS. *Réaménagement de la route 138, secteurs Lacs Thompson et La Ligne, Franquelin, VL*, 5 mai 2017, 1 page.

DA1.3 MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS. *Réaménagement de la route 138, secteurs Lacs Thompson et La Ligne, Franquelin, VL*, 5 mai 2017, 2 pages, photo et carte.

DA1.4 MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS. *Bas de talus routiers près des plans d'eau, 5 mai 2017, 1 page et cartes.*

DA1.5 HYDRO-QUÉBEC. *Permission aux fins de : deux modifications de la route 138 – Lot(s), route : MAD 92-T, ligne 161 kV, Hauterive/Sept-Îles*, 25 mars 2014, 11 pages – Document déposé par le ministère des Transports.

DA1.6 MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS. Extrait du devis 101, n° dossier : 6703-16-0904, s.d., 1 page.

Par les personnes-ressources

DB1 MRC DE MANICOUAGAN. Réponse à la question de la continuité de l'exploitation, s.d., 1 page.

DB1.1 LÉGISQUÉBEC. *LQE -- Extrait du règlement sur les carrières et sablières, section III – normes de localisation*, 1981, 1 page.

DB1.2 MRC DE MANICOUAGAN. *Dépôt site SMS 22G05-01*, 4 mai 2017, 1 carte et annexe.

DB1.3 MRC DE MANICOUAGAN. *Plan de localisation site 22G05-01*, 26 avril 2017, 1 carte.

DB1.4 MRC DE MANICOUAGAN. *Localisation bancs d'emprunt – secteur Baie-Comeau – Franquelin*, 5 mai 2017, 1 carte.

DB2 MRC DE MANICOUAGAN. *Schéma d'aménagement et de développement révisé, Chapitre 13 – La compatibilité des usages*, s.d., p. 445 à 456.

DB2.1 MRC DE MANICOUAGAN. Carte, s.d., 1 page.

DB3 MUNICIPALITÉ DE FRANQUELIN. *Procès-verbal de la séance régulière du conseil de la Corporation municipale de Franquelin*, 15 juin 2015, 1 page.

DB3.1 MUNICIPALITÉ DE FRANQUELIN. *Sablière route 138*, 3 novembre 2015, 1 page.

DB3.2 Elizabeth ROONEY. *Utilisation du point d'eau pour des résidents du chemin du Havre*, 20 octobre 2015, 1 page.

DB3.3 Christian BOUCHARD. *Affidavit*, 15 octobre 2015, 1 page.

DB3.4 GROUPE DE RÉSIDENTS. Lettre au conseil de la Corporation municipale de Franquelin, 10 juin 2015, 1 page et annexe.

DB4 MUNICIPALITÉ DE FRANQUELIN. *Procès-verbal de la séance régulière du conseil de la Corporation municipale de Franquelin*, 17 décembre 2015, 2 pages.

DB5 MINISTÈRE DE L'ÉNERGIE ET DES RESSOURCES NATURELLES. *Commentaires – Projet d'agrandissement d'une sablière dans le canton de Franquelin, dans la MRC de Manicouagan*, 6 octobre 2016, 2 pages et 1 carte.

DB6 MINISTÈRE DE L'ÉNERGIE ET DES RESSOURCES NATURELLES. *Approbation du MERN pour utilisation de la lettre adressée à la MRC de Manicouagan le 6 octobre 2016*, 6 juin 2017, 1 page.

DB6.1 MINISTÈRE DE L'ÉNERGIE ET DES RESSOURCES NATURELLES. *Gestion des titres miniers*, captures d'écran, s.d., 4 pages.

Par les participants

DC1 GROUPE ENVIRONEX. *Rapport final – Bio-visite numéro : 2016-274032*, 5 octobre 2016, 1 page.

DC2 MRC DE MANICOUAGAN. Échange de courriels avec M^me^ Elizabeth Rooney concernant la procédure à suivre pour demander une fermeture dite officielle d'une sablière, mars 2017, 3 pages.

DC3 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Avis technique*, 5 novembre 2015, 2 pages.

DC4 ORGANISME DE BASSINS VERSANTS MANICOUAGAN. *Bassins versants*, s.d., 1 carte.

DC4.1 ELIZABETH ROONEY. Images, 2 pages.

DC5 MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE. *Avis technique concernant un glissement de terrain survenu près du chemin du Havre à Franquelin (Dossier : MI.04.96015.15.O1)*, correspondance, 6 janvier 2016, 4 pages.

DC6 Elizabeth ROONEY. Vidéo amateur, 21 secondes.

DC7 Elizabeth ROONEY. *Suivi de la rencontre du 9 mai 2017 avec le BAPE*, 1 page.

DC8 MRC DE MANICOUAGAN. *Plan de localisation site 22G05-01*, 26 avril 2017, 1 carte.

DC8.1 Elizabeth ROONEY. Photos prises selon les positions Mai17sable1, Mai17sable1b, Mai17sable4, Mai17sable6, Mai17sable15, Mai17sable17 et Mai17sable18, localisations indiquées sur le plan DC8, s.d., 7 pages.

Par la commission

DD1 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Lettre adressée au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, 17 mai 2017, 2 pages.

Les demandes d'information de la commission

DQ1 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, 20 avril 2017, 1 page.

DQ1.1 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. Réponses aux questions du document DQ1, s.d., 2 pages.

DQ1.1.1 MINISTRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. *Rapport d'inspection – Centre de contrôle environnemental du Québec*, 27 octobre 2016, 3 pages et annexes.

DQ2 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, 23 mai 2017, 2 pages.

DQ2.1 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. Réponses aux questions du document DQ2, 25 mai 2017, 3 pages.

Les transcriptions et les comptes rendus

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Projet de reconstruction de la route 138 dans le secteur des lacs à Thompson et la Ligne à Franquelin.*

DT1 Compte rendu de rencontre préparatoire à la médiation avec le MDDELCC le 20 avril 2017 en après-midi, 2 pages.

DT2 Transcription de la rencontre tenue avec le requérant le 2 mai 2017 en avant-midi à Québec, 174 pages.

DT3 Transcription de la rencontre tenue avec le promoteur le 3 mai 2017 en après-midi à Baie-Comeau, 118 pages.

DT4 Compte rendu de rencontre préparatoire à la médiation avec la MRC de Manicouagan et la municipalité de Franquelin en avant-midi à Baie-Comeau, le 4 mai 2017, 4 pages.

DT5 Compte rendu de séance de médiation avec la requérante le 9 mai 2017 en après-midi à Québec, 4 pages.

DT6 Compte rendu de séance de médiation avec le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports le 10 mai 2017 en après-midi, 2 pages.

DT7 Compte rendu de séance de médiation avec la requérante le 15 mai 2017 en avant-midi à Québec, 2 pages.

DT8 Compte rendu de séance de médiation avec le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports le 16 mai 2017 en après-midi, 2 pages.

DT9 Compte rendu de séance de médiation avec la requérante le 16 mai 2017 en après-midi à Québec, 2 pages.

Annexe 6

Les seize principes du développement durable et leur définition

Les principes

Santé et qualité de vie : Les personnes, la protection de leur santé et l'amélioration de leur qualité de vie sont au centre des préoccupations relatives au développement durable. Les personnes ont droit à une vie saine et productive, en harmonie avec la nature ;

Équité et solidarité sociales : Les actions de développement doivent être entreprises dans un souci d'équité intra et intergénérationnelle ainsi que d'éthique et de solidarité sociales ;

Protection de l'environnement : Pour parvenir à un développement durable, la protection de l'environnement doit faire partie intégrante du processus de développement ;

Efficacité économique : L'économie du Québec et de ses régions doit être performante, porteuse d'innovation et d'une prospérité économique favorable au progrès social et respectueuse de l'environnement ;

Participation et engagement : La participation et l'engagement des citoyens et des groupes qui les représentent sont nécessaires pour définir une vision concertée du développement et assurer sa durabilité sur les plans environnemental, social et économique ;

Accès au savoir : Les mesures favorisant l'éducation, l'accès à l'information et la recherche doivent être encouragées de manière à stimuler l'innovation ainsi qu'à améliorer la sensibilisation et la participation effective du public à la mise en œuvre du développement durable ;

Subsidiarité : Les pouvoirs et les responsabilités doivent être délégués au niveau approprié d'autorité. Une répartition adéquate des lieux de décision doit être recherchée, en ayant le souci de les rapprocher le plus possible des citoyens et des communautés concernés ;

Partenariat et coopération intergouvernementale : Les gouvernements doivent collaborer afin de rendre durable le développement sur les plans environnemental, social et économique. Les actions entreprises sur un territoire doivent prendre en considération leurs impacts à l'extérieur de celui-ci ;

Prévention : En présence d'un risque connu, des actions de prévention, d'atténuation et de correction doivent être mises en place, en priorité à la source ;

Précaution : Lorsqu'il y a un risque de dommage grave ou irréversible, l'absence de certitude scientifique complète ne doit pas servir de prétexte pour remettre à plus tard l'adoption de mesures effectives visant à prévenir une dégradation de l'environnement ;

Protection du patrimoine culturel : Le patrimoine culturel, constitué de biens, de lieux, de paysages, de traditions et de savoirs, reflète l'identité d'une société. Il transmet les valeurs de celle-ci de génération en génération et sa conservation favorise le caractère durable du développement. Il importe d'assurer son identification, sa protection et sa mise en valeur, en tenant compte des composantes de rareté et de fragilité qui le caractérisent ;

Préservation de la biodiversité : La diversité biologique rend des services inestimables et doit être conservée pour le bénéfice des générations actuelles et futures. Le maintien des espèces, des écosystèmes et des processus naturels qui entretiennent la vie est essentiel pour assurer la qualité de vie des citoyens ;

Respect de la capacité de support des écosystèmes : Les activités humaines doivent être respectueuses de la capacité de support des écosystèmes et en assurer la pérennité ;

Production et consommation responsables : Des changements doivent être apportés dans les modes de production et de consommation en vue de rendre ces dernières plus viables et plus responsables sur les plans social et environnemental, entre autres par l'adoption d'une approche d'écoefficience, qui évite le gaspillage et qui optimise l'utilisation des ressources ;

Pollueur payeur : Les personnes qui génèrent de la pollution ou dont les actions dégradent autrement l'environnement doivent assumer leur part des coûts des mesures de prévention, de réduction et de contrôle des atteintes à la qualité de l'environnement et de la lutte contre celles-ci ;

Internalisation des coûts : La valeur des biens et des services doit refléter l'ensemble des coûts qu'ils occasionnent à la société durant tout leur cycle de vie, depuis leur conception jusqu'à leur consommation et leur disposition finale.

Pages intérieures de l'impression d'origine sur du papier contenant 100 % de fibres postconsommation, certifié choix environnemental, procédé sans chlore et fabriqué au Québec à partir d'énergie biogaz

Bureau
d'audiences publiques
sur l'environnement
Québec

Imprimé sur du papier contenant 100 % de fibres postconsommation,
certifié choix environnemental, procédé sans chlore et fabriqué au Québec à partir d'énergie biogaz.